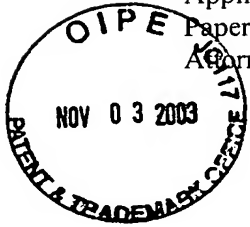


Application No. 10/603,574
Paper Dated: October 30, 2003
Attorney Docket No. 964-030780



IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Application No. : 10/603,574
Applicant : Armin RUCK
Filed : June 25, 2003
Title : INDUSTRIAL TRUCK WITH A DAMPED DRIVER'S POSITION
Group Art Unit : Not yet assigned
Examiner : Not yet assigned

Commissioner for Patents
P. O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

CLAIM FOR PRIORITY

Sir:

Attached hereto is a certified copy of German Patent Application No. 102 28 631.0, filed June 26, 2002. Priority of this German application is claimed in accordance with the provisions of 35 U.S.C. §119.

Respectfully submitted,

WEBB ZIESENHEIM LOGSDON
ORKIN & HANSON, P.C.

By William H. Logsdon
William H. Logsdon
Registration No. 22,132
Attorney for Applicant
700 Koppers Building
436 Seventh Avenue
Pittsburgh, PA 15219-1818
Telephone: (412) 471-8815
Facsimile: (412) 471-4094
E-mail: webblaw@webblaw.com

I hereby certify that this correspondence is being deposited with the United States Postal Service with sufficient postage as first class mail in an envelope addressed to: Commissioner of Patents, P.O. Box 1450, Alexandria, VA 22313-1450

10/30/2003
Date

Signature

Patricia M. Lynch

Typed Name of Person Signing Certificate

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 102 28 631.0

Anmeldetag: 26. Juni 2002

Anmelder/Inhaber: STILL WAGNER GmbH & Co KG, Reutlingen/DE

Bezeichnung: Flurförderzeug mit einem gedämpften Fahrerplatz

IPC: B 66 F, B 60 N

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 8. Mai 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag



Dzierzon

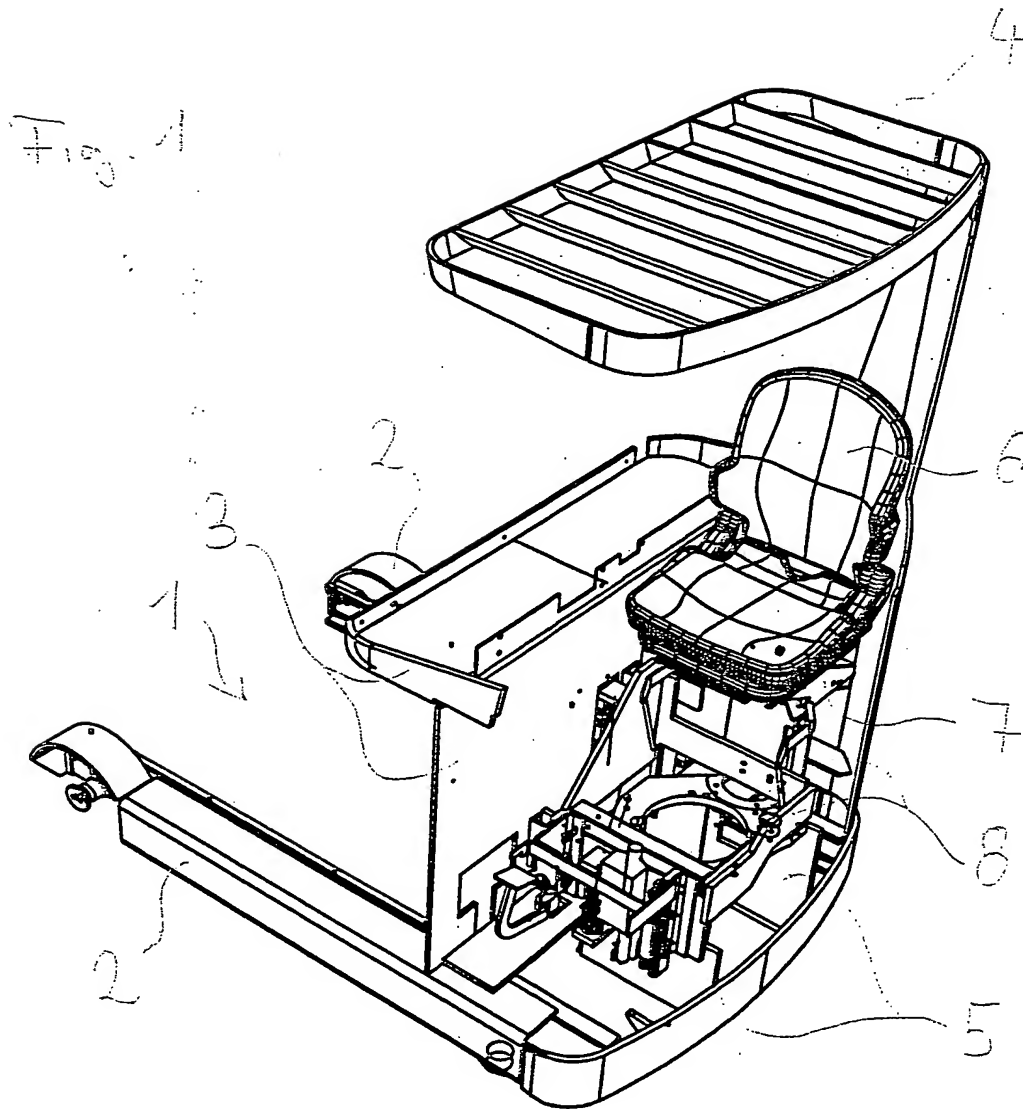
Zusammenfassung

Flurförderzeug mit einem gedämpften Fahrerplatz

Gegenstand der Erfindung ist ein Flurförderzeug, insbesondere Schubmaststapler, mit einem Fahrzeugrahmen (1) und einem zumindest eine Bodenplatte und einen

- 5 Fahrersitz (6) umfassenden Fahrerplatz. Die Bodenplatte und der Fahrersitz (6) sind relativ zu dem Fahrzeugrahmen (1) gefedert. Erfindungsgemäß sind die Bodenplatte und der Fahrersitz (6) an einem Zwischenrahmen (8) befestigt, der relativ zu dem Fahrzeugrahmen (1) bewegbar gelagert ist. Es ist mindestens ein Federelement (10) und/oder mindestens ein Dämpfungselement (11) vorgesehen, das den
- 10 Zwischenrahmen (8) mit dem Fahrzeugrahmen (1) verbindet. Der Zwischenrahmen (8) ist relativ zu dem Fahrzeugrahmen (1) ausschließlich in vertikaler Richtung bewegbar.

Hierzu gehört Figur 1.



Beschreibung

Flurförderzeug mit einem gedämpften Fahrerplatz

Die Erfindung betrifft ein Flurförderzeug, insbesondere Schubmaststapler, mit einem Fahrzeugrahmen und einem zumindest eine Bodenplatte und einen Fahrersitz umfassenden Fahrerplatz, wobei die Bodenplatte und der Fahrersitz relativ zu dem Fahrzeugrahmen gefedert sind.

Flurförderzeuge dieser Art weisen häufig einen gefederten Fahrersitz auf. Die Federung des Fahrersitzes verhindert, dass auf den Fahrzeugrahmen wirkende Stöße oder Schwingungen, wie sie beispielsweise infolge von Fahrbahnunebenheiten auftreten können, nicht oder nicht vollständig auf den sitzenden Fahrer übertragen werden. Der gefederte Fahrersitz ist dabei mit einem nicht gefederten Bauteil starr mit dem Fahrzeugrahmen verbunden. Eine Bodenplatte, auf der der sitzende Fahrer seine Füße aufstellt und auf der er während einer Bedienung des Flurförderzeugs in stehender Körperhaltung steht, ist bei bekannten Flurförderzeugen häufig ebenfalls relativ zu dem Fahrzeugrahmen gefedert. Die Federung der Bodenplatte erfolgt dabei stets unabhängig von der Federung des Fahrersitzes. Die mit der Bodenplatte zu federnde Masse variiert stark in Abhängigkeit davon, ob der Fahrer sitzt und lediglich seine Beine auf der Bodenplatte abstützt, oder ob er mit seinem ganzen Körpergewicht auf der Bodenplatte steht. Die mögliche Relativbewegung zwischen Fahrersitz und Bodenplatte kann die Ergonomie des Fahrerplatzes negativ beeinflussen. Die maximalen Federwege des Fahrersitzes und der Bodenplatte sind deshalb auf einen geringeren Wert eingestellt, als es im Hinblick auf eine optimale Federung und Dämpfung des Fahrerplatzes wünschenswert wäre.

Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, ein ergonomisch optimiertes Flurförderzeug mit einem gedämpften Fahrerplatz zur Verfügung zu stellen.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, dass die Bodenplatte und der Fahrersitz an einem Zwischenrahmen befestigt sind, der relativ zu dem Fahrzeugrahmen bewegbar gelagert ist, wobei mindestens ein Federelement und/oder mindestens ein Dämpfungselement vorgesehen ist, das den Zwischenrahmen mit dem Fahrzeugrahmen verbindet. Mittels des Zwischenrahmens sind der Fahrersitz und die

Bodenplatte miteinander verbunden und gemeinsam beweglich an dem Fahrzeugrahmen gelagert. Eine Ausgleichsbewegung der Bodenplatte mittels des Feder- und/oder Dämpfungselements wird hierdurch stets auch auf den Fahrersitz übertragen, so dass sich infolge einer solchen Ausgleichsbewegung die Position der Bodenplatte relativ zu einer Befestigungsstelle des Fahrersitzes nicht verändert. Die Bodenplatte und die an der Bodenplatte angeordneten Pedale bleiben hierdurch stets in optimaler Position relativ zu dem Fahrersitz. Die Federung und Dämpfung des Zwischenrahmens kann gezielt für die typischen Einsatzbedingungen des Flurförderzeugs ausgelegt werden. Abgesehen von den unterschiedlichen Körpergewichten verschiedener Fahrer bleibt die zu dämpfende Masse unabhängig von der Betriebssituation des Flurförderzeugs stets gleich.

Weitere ergonomisch vorteilhafte Effekte ergeben sich, wenn der Fahrersitz gefedert an dem Zwischenrahmen gelagert ist. Es kann hierbei ein handelsüblicher gefederter Sitz verwendet werden. Der Federweg dieses Sitzes kann im Vergleich zu den Flurförderzeugen des Standes der Technik relativ gering sein, da ein Großteil der auf den Fahrzeugrahmen wirkenden Stößen und Schwingungen bereits durch die bewegliche Lagerung des Zwischenrahmens kompensiert wird.

Gemäß einer Ausgestaltung der Erfindung ist mindestens ein translatorisches Führungselement vorgesehen, das den Zwischenrahmen mit dem Fahrzeugrahmen verbindet. Mit den translatorischen Führungselementen können die gewünschten Bewegungsrichtungen des Zwischenrahmens relativ zu dem Fahrzeugrahmen genau definiert werden.

Es kann beispielsweise gewünscht sein, dass der Zwischenrahmen relativ zu dem Fahrzeugrahmen in genau einer Richtung translatorisch bewegbar ist. Alle anderen Bewegungsrichtungen sind dann verhindert, beispielsweise durch das translatorische Führungselement.


Bevorzugt ist der Zwischenrahmen relativ zu dem Fahrzeugrahmen ausschließlich in vertikaler Richtung bewegbar. Eine Dämpfung und Federung von Stößen findet damit ausschließlich in Gravitationsrichtung statt. Eine horizontale Bewegung des Zwischenrahmens relativ zu dem Fahrzeugrahmen findet nicht statt.

Gemäß einer besonders einfachen Ausführungsform ist als translatorisches Führungselement mindestens eine in einem Profil geführte Rolle vorgesehen ist. Hierfür können die gleichen beispielsweise U-förmigen Profile verwendet werden, wie sie beim Bau von Flurförderzeugen auch für Hubgerüste verwendet werden.

5

Wenn drei zueinander parallel angeordnete Profile vorgesehen sind, wobei in jedem Profil mindestens eine Rolle geführt ist, kann jegliche Translations- und Rotationsbewegung in der Ebene senkrecht zu den Profilen verhindert werden. Mindestens zwei der drei Profile müssen dabei deutlich voneinander beabstandet sein.


10

 Gemäß einer zweckmäßigen Weiterbildung der Erfindung ist die Position des Fahrersitzes und/oder der Bodenplatte relativ zu dem Zwischenrahmen verstellbar. Die Positionen von Fahrersitz und Bodenplatte können dabei an die jeweiligen Gegebenheiten, insbesondere an die Körpergröße des Fahrers angepasst werden. Die Federung und Dämpfung des Zwischenrahmens und damit auch des Fahrersitzes und der Bodenplatte relativ zu dem Fahrzeugrahmen werden dadurch nicht beeinflusst.

15

Die gute Ergonomie des Fahrerplatzes kann automatisch sichergestellt werden, wenn die Position des Fahrersitzes und der Bodenplatte relativ zu dem Zwischenrahmen verstellbar ist, wobei eine Höhenverstellung der Bodenplatte an ein Verschieben des Fahrersitzes gekoppelt ist.

20

 Hierbei ist es besonders zweckmäßig, wenn zum Verstellen des Fahrersitzes eine von vorne-oben nach hinten-unten gerichtete Führung vorgesehen ist. Eine derartige Vorrichtung zum gleichzeitigen Verstellen von Fahrersitz und Bodenplatte ist in der DE 44 13 630 A1 beschrieben.

25

Für die Federung des Zwischenrahmens relativ zu dem Fahrzeugrahmens ergibt sich ein besonders einfacher Aufbau, wenn als Federelement mindestens eine metallische Schraubenfeder vorgesehen ist.

30

Die Dämpfung des Zwischenrahmens wird mit besonders einfachen Mitteln erzielt, wenn als Dämpfungselement mindestens ein hydraulischer Dämpfer vorgesehen ist. Die Kombination von metallischen Schraubenfedern mit hydraulischen Dämpfern stellt eine beispielsweise im Automobilbau bewährte Technik dar. Die Schraubenfedern und

35

Dämpfer können als getrennte oder als kombinierte Bauelemente ausgeführt sein. Alternativ können beispielsweise auch Gasfedern und/oder Gasdämpfer verwendet werden.

- 5 Mit besonderem Vorteil sind das Federelement und/oder das Dämpfungselement derart ausgeführt, dass eine Schwingungsbewegung des Zwischenrahmens relativ zu dem Fahrzeugrahmen eine Eigenfrequenz zwischen 2 und 3 Hz aufweist. Ein Schwingen des Fahrerplatzes erweist sich für Menschen als besonders verträglich, wenn die Schwingungsfrequenz in diesem Bereich liegt. Ein Schwingen mit niedrigerer oder höherer Frequenz kann hingegen zu Irritationen des Gleichgewichtssinns, der Augen oder der inneren Organe führen.

Weiter ist es ergonomisch vorteilhaft, wenn das Federelement und/oder das Dämpfungselement derart ausgeführt sind, dass eine Schwingungsbewegung des Zwischenrahmens relativ zu dem Fahrzeugrahmen nach zwei Schwingungsperioden im Wesentlichen abgeklungen ist. Eine Schwingungsbewegung des Zwischenrahmens, die beispielsweise durch ein Überfahren einer Bodenunebenheit ausgelöst wird, ist dann nach ca. 2 Schwingungsperioden so weit abgeklungen, dass sie für den Fahrer nicht mehr spürbar ist.

Für die Schwingungsbewegung des Zwischenrahmens ist eine maximale Amplitude vorgesehen, die einen Wert zwischen 2 und 6 cm aufweist. Die maximale Amplitude ist durch Anschläge, die beispielsweise im Bereich der Führungselemente, des Federelements oder des Dämpfungselements angeordnet sein können, festgelegt.

Besondere Vorteile ergeben sich durch die erfindungsgemäße Anordnung, wenn das Flurförderzeug ein ungefedertes Fahrwerk aufweist. Dies ist bei den meisten Typen von Flurförderzeugen der Fall. Insbesondere bei Lagertechnikgeräten, deren vergleichsweise harte Bereifung für das Befahren von glatten Böden ausgelegt ist, ergeben sich besondere Anforderungen an eine Federung und Dämpfung des Fahrerplatzes, wenn gelegentlich Schwellen, Schienen oder ähnliche Fahrbahnunebenheiten überfahren werden.

Weitere Vorteile und Einzelheiten der Erfindung werden anhand des in den schematischen Figuren dargestellten Ausführungsbeispiels näher erläutert. Dabei zeigt

- Figur 1 den Fahrzeugrahmen eines erfindungsgemäßen Flurförderzeugs,
Figur 2 den Zwischenrahmen mit Führungs-, Dämpfungs- und Federelementen
und eine Verstellvorrichtung für einen Fahrersitz in perspektivischer
Ansicht,
Figur 3 den Zwischenrahmen mit Führungs-, Dämpfungs- und Federelementen
und eine Verstellvorrichtung für einen Fahrersitz in einer weiteren Ansicht.

Figur 1 zeigt den Fahrzeugrahmen 1 eines erfindungsgemäßen Flurförderzeugs, der im Wesentlichen zwei Radarme 2, eine Batterieblockaufnahme 3, ein Fahrerschutzdach 4 und einen Fahrerplatzabschnitt 5 aufweist. Im Bereich des Fahrerplatzabschnitts des Fahrzeugrahmens 1 befindet sich ein Fahrersitz 6, der mittels einer Verstellvorrichtung 7 an einem Zwischenrahmen 8 befestigt ist. Der Zwischenrahmen 8 ist in vertikaler Richtung beweglich an dem Fahrzeugrahmen 1 geführt und mittels Dämpfungs- und Federelementen an dem Fahrzeugrahmen 1 abgestützt.

In Figur 2 ist der Zwischenrahmen 8 erkennbar, der im Wesentlichen aus einem hinteren Abschnitt 8a, einem rechten Seitenabschnitt 8b, einem linken Seitenabschnitt 8c und einem teilweise verdeckten Frontabschnitt 8d besteht. Der Zwischenrahmen 8 ist mit drei translatorischen Führungselementen 9 relativ zu dem Fahrzeugrahmen 1 in vertikaler Richtung bewegbar geführt, von denen in der vorliegenden Ansicht zwei sichtbar sind. Jedes Führungselement 9 besteht aus einem fest mit dem Fahrzeugrahmen 1 verbundenen U-förmigen Profil und mindestens einer darin geführten, an dem Zwischenrahmen 8 gelagerten Führungsrolle. Auf den Fahrzeugrahmen wirkende Stöße in Richtung der mit den Führungselementen 9 ermöglichten Bewegungsrichtung werden mittels zweier als metallische Schraubenfedern ausgeführter Federelemente 10 und mittels eines als hydraulischer Dämpfer ausgeführten Dämpfungselements 11 abgefedert bzw. gedämpft. Die Federelemente 10 stützen sich mit dem oberen Ende an zu dem Zwischenrahmen 8 gehörenden Bauteilen 8e und mit dem unteren Ende an dem Fahrzeugrahmen 1 ab. Das Dämpfungselement 11 ist kolbenstangenseitig an dem Frontabschnitt 8d des Zwischenrahmens 8 und zylinderrohrseitig an dem Fahrzeugrahmen 1 gelagert.

An dem Zwischenrahmen 8 sind zwei lineare Führungen 12 befestigt, mit denen eine Befestigungsplatte 17 für einen Fahrersitz (Pos 6, Fig. 1) relativ zu dem

Zwischenrahmen 8 verschiebbar geführt ist. Im vorderen Bereich des Zwischenrahmens 8 ist an dem Zwischenrahmen 8 eine Tragstruktur 13 für eine nicht dargestellte Bodenplatte des Fahrerplatzes in vertikaler Richtung bewegbar geführt. Die Führung dieser Tragstruktur 13 erfolgt mittels zweier an dem Zwischenrahmen 8 befestigter Linearführungen 14. Die zum vertikalen Verstellen der Tragstruktur 13 der Bodenplatte erforderliche Kraft wird mittels eines elektrischen Stellglieds 15 erzeugt, das sich einerseits an dem Zwischenrahmen 8 und andererseits an der Tragstruktur 13 abstützt. Die Verstellbewegung der Befestigungsplatte 17 des Fahrersitzes (Pos 6, Fig. 1) ist zwangsweise an die Verstellbewegung der Tragstruktur 13 der Bodenplatte gekoppelt. Hierzu sind zwei druckbelastete Gelenkstangen 16 vorgesehen, welche die Tragstruktur 13 mit zwei starr mit der Befestigungsplatte 17 verbundenen Armen 18 verbinden. Damit wird eine vertikale Bewegung der Tragstruktur 13 auf die Befestigungsplatte 7 übertragen, welche dabei entlang der Führungen 12 verschoben wird.

Figur 3 zeigt die Anordnung gemäß Figur 2 in anderer Ansicht. Zu erkennen sind hier insbesondere die drei Führungselemente 9, mit denen der Zwischenrahmen 8 an dem Fahrzeugrahmen 1 in vertikaler Richtung geführt ist.

Infolge dieser gedämpften und gefederten Lagerung wird die Ergonomie des Fahrerplatzes des Flurförderzeugs deutlich verbessert. Die auf den Fahrer einwirkenden Beschleunigungswerte in vertikaler Richtung können im Vergleich zu einem herkömmlichen Flurförderzeug deutlich verringert werden. Dies wird insbesondere auch dadurch erreicht, dass die Bodenplatte gemeinsam mit dem Fahrersitz an dem gefederten und gedämpften Zwischenrahmen befestigt ist.

Patentansprüche

1. Flurförderzeug, insbesondere Schubmaststapler, mit einem Fahrzeugrahmen (1) und einem zumindest eine Bodenplatte und einen Fahrersitz (6) umfassenden Fahrerplatz, wobei die Bodenplatte und der Fahrersitz (6) relativ zu dem Fahrzeugrahmen (1) gefedert sind, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Bodenplatte und der Fahrersitz (6) an einem Zwischenrahmen (8) befestigt sind, der relativ zu dem Fahrzeugrahmen (1) bewegbar gelagert ist, wobei mindestens ein Federelement (10) und/oder mindestens ein Dämpfungselement (11) vorgesehen ist, das den Zwischenrahmen (8) mit dem Fahrzeugrahmen (1) verbindet.
2. Flurförderzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Fahrersitz (6) gefedert an dem Zwischenrahmen (8) gelagert ist.
3. Flurförderzeug nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass mindestens ein translatorisches Führungselement (9) vorgesehen ist, das den Zwischenrahmen (8) mit dem Fahrzeugrahmen (1) verbindet.
4. Flurförderzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass der Zwischenrahmen (8) relativ zu dem Fahrzeugrahmen (1) in genau einer Richtung translatorisch bewegbar ist.
5. Flurförderzeug nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass der Zwischenrahmen (8) relativ zu dem Fahrzeugrahmen (1) ausschließlich in vertikaler Richtung bewegbar ist.
6. Flurförderzeug nach einem der Ansprüche 3 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass als translatorisches Führungselement (9) mindestens eine in einem Profil geführte Rolle vorgesehen ist.
7. Flurförderzeug nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass drei zueinander parallel angeordnete Profile vorgesehen sind, wobei in jedem Profil mindestens eine Rolle geführt ist.

8. Flurförderzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Position des Fahrersitzes (6) und/oder der Bodenplatte relativ zu dem Zwischenrahmen (8) verstellbar ist.
- 5 9. Flurförderzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass die Position des Fahrersitzes (6) und der Bodenplatte relativ zu dem Zwischenrahmen (8) verstellbar ist, wobei eine Höhenverstellung der Bodenplatte an ein Verschieben des Fahrersitzes (6) gekoppelt ist.
- 10 10. Flurförderzeug nach Anspruch 8 oder 9, dadurch gekennzeichnet, dass zum Verstellen des Fahrersitzes (6) eine von vorne-oben nach hinten-unten gerichtete Führung (12) vorgesehen ist.
- 15 11. Flurförderzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass als Federelement (10) mindestens eine metallische Schraubenfeder vorgesehen ist.
- 20 12. Flurförderzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass als Dämpfungselement (11) mindestens ein hydraulischer Dämpfer vorgesehen ist.
- 25 13. Flurförderzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, dass das Federelement (10) und/oder das Dämpfungselement (11) derart ausgeführt sind, dass eine Schwingungsbewegung des Zwischenrahmens (8) relativ zu dem Fahrzeugrahmen (1) eine Eigenfrequenz zwischen 2 und 3 Hz aufweist.
- 30 14. Flurförderzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 13, dadurch gekennzeichnet, dass das Federelement (10) und/oder das Dämpfungselement (11) derart ausgeführt sind, dass eine Schwingungsbewegung des Zwischenrahmens (8) relativ zu dem Fahrzeugrahmen (1) nach zwei Schwingungsperioden im Wesentlichen abgeklungen ist.
- 35 15. Flurförderzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 14, dadurch gekennzeichnet, dass für die Schwingungsbewegung des Zwischenrahmens (8) eine maximale Amplitude vorgesehen ist, die einen Wert zwischen 2 und 6 aufweist.

16. Flurförderzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 15, dadurch gekennzeichnet, dass das Flurförderzeug ein ungefedertes Fahrwerk aufweist.

Fig. 1

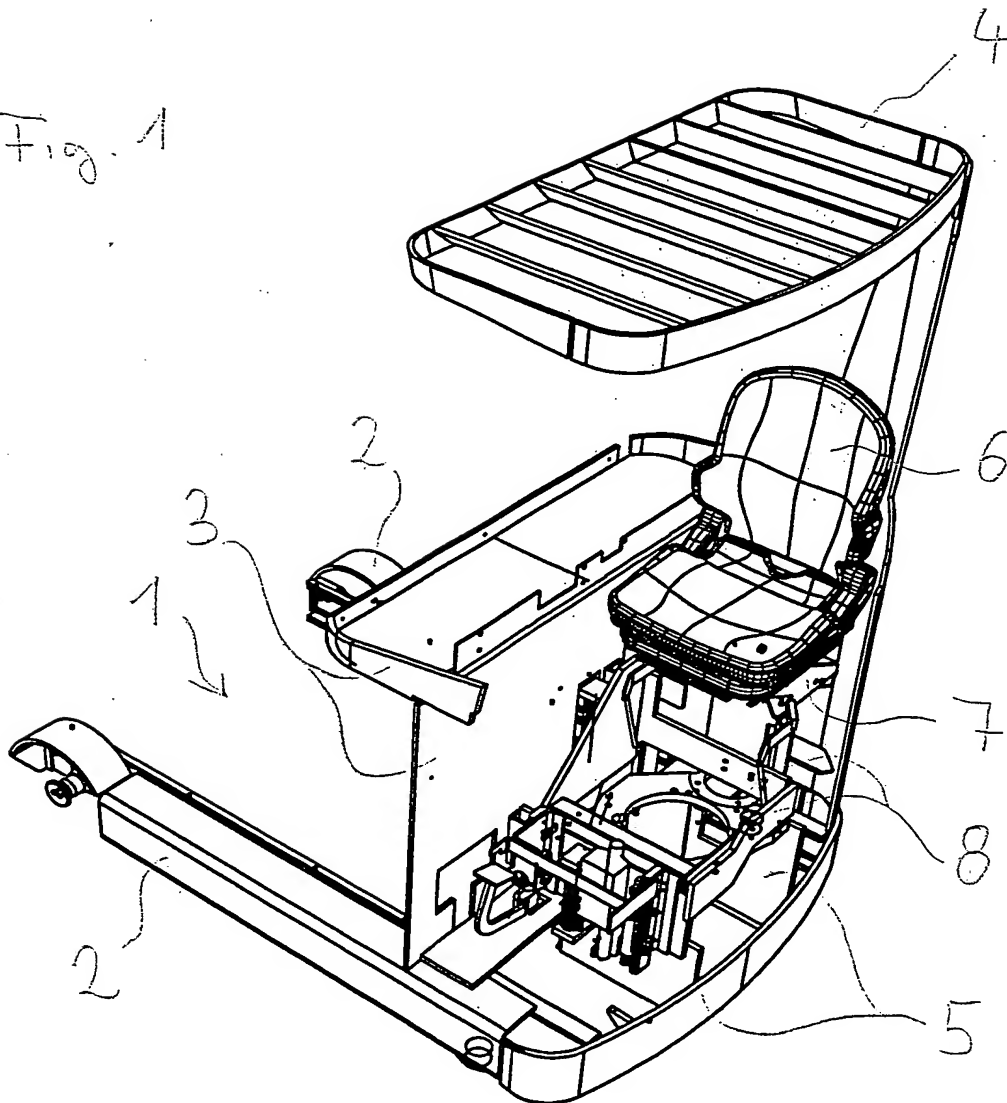


Fig. 2

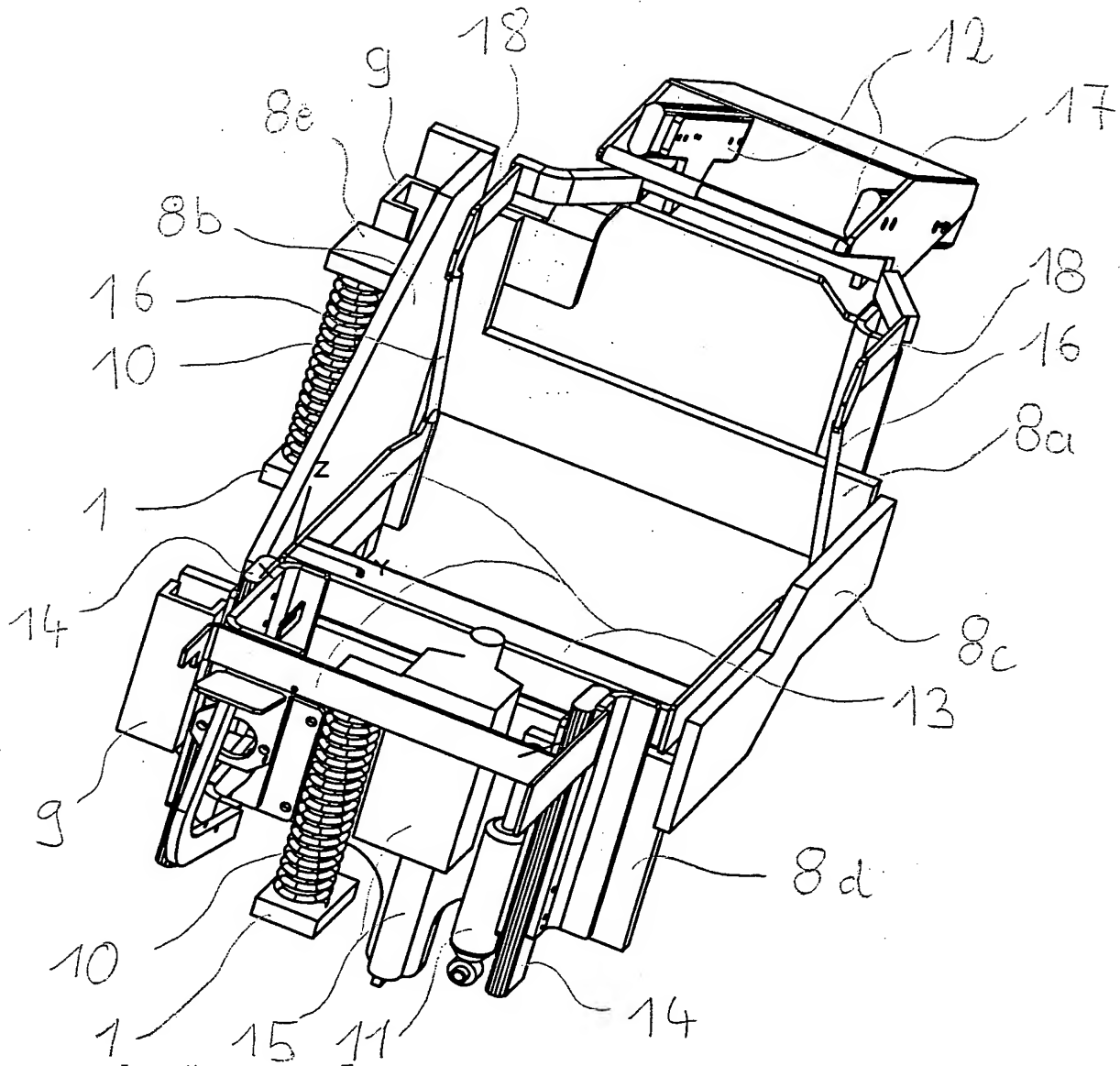


Fig. 3

